

カツオ一本釣漁師の海上生活構造に

関する研究法序論

若 林 良 和

一、はじめに

カツオ一本釣漁業。それは五〇トンから二九九トンに及ぶ漁船が大海を群遊するナブラ（鰹群）を追ひ求め、ナブラを捕捉すると、黒潮の狩人とも呼ばれる漁師が、竹竿やグラスファイバーを用いてカツオを釣り上げる勇壮な漁業である。

このカツオ漁業が、本格的に発達したのは近世以降である⁽¹⁾。特に、土佐、紀州、伊勢、薩摩、それに房総、陸奥と太平洋沿海が盛んであった。これは鰹群が日本海流（黒潮）に乗って北上してくるからである。これは現在においても変わることなく、鹿児島、高知、和歌山、三重、静岡の各県に中心的な漁業基地が存在する。明治以後のカツオ漁業は、それ以前のものと同様に分つことができる⁽²⁾。これは動力船の使用

によるのだ。明治末期、動力船が導入され、操業海域の沖合化が進んだ。そして、一層の漁船の大型化により、カツオ一本釣漁業は遠洋漁業の代表格として発達し、現在に至っている。

私は、過去に幾度か、このカツオ漁船に乗船する機会を得た。それらの調査報告は別のところで、とりまとめてみた。こうした乗船を通じて、非常に強い関心を引いた点は、カツオ一本釣漁師の海上生活構造である。前述したように、明治末期の動力船導入を契機にカツオ一本釣漁業は遠洋化し、操業期間が著しく長期化していった。このため、現在のカツオ漁師の海上生活の特色は、四つ上げられる。まず、一年のうち、一カ月を船上で生活するという状況にある。第二に、航海中は、何回かの寄港・帰港があるものの、一つの船と

いう場に、空間的に閉鎖されてしまう。第三に、乗組員は二九九トン船の場合、二五〇三五人で構成されるが、男だけの社会である。そして、第四に、この船内は、漁撈活動を行なう生産の場であると同時に、消費・生活の場である。つまり、船がこの二つの相反する場として存在する。このような限定された、特殊な状況に存在するカツオ一本釣漁師の具体的な船上生活について、直截的な実態把握を試みたいと考える。

カツオ一本漁業に関する文献は数多く存する。特に、漁業史や漁撈方法の分野には、優れた業績がある。⁽⁴⁾だが、カツオ漁業ではなく、カツオ漁師について具体的な記述が行なわれているものは数少ない。海上生活という視点からの記述は稀有である。つまり、管見によるが、漁業経済、漁撈に関する研究は進んでいるが、カツオ漁師＝漁撈活動に従事する人間を中心に扱えた研究が少なくと考えられる。それで、現在、手元にある、こうした新たな分野の研究成果(調査報告)を整理し、若干の検討を加え、これからの調査研究のために役立てたいと考え、この稿を進めていくことにする。今回、取まとめた文献は、いずれも、海上労働科学研究所によって行なわれた、大変、優れた調査報告書である。⁽⁵⁾

二、近海カツオ船の調査研究

この調査報告は、三章に分かれているが、第一章で、調査の概要と対象について述べ、第二章で、船内の生活様態を生活時間調査を用いて分析している。本稿も、それに従い、略述する。

Ⅰ、調査の概要と対象

まず、調査目的として、「今回の調査は、業種をかえ、かつお一本釣漁業(近海)に従事する漁船を対象にして、その船上で行われる作業を構造的にとらえるとともに、それら作業がどのような作業強度で構成されているか、エネルギー消費量の一つの指標としてとらえて、漁業労働に関する基礎的な資料を斯界に提供することを目的に実施した。」⁽⁶⁾と述べている。同報告書では、撮影器材を用いた作業活動分析、つまり、エネルギー代謝率による作業強度測定を主眼としているが、船内の生活の把握のために、生活時間調査も行なっている。

調査対象は、五九トン、六九トンの近海カツオ船で、五九トン船は東経一六〇度以西、北緯一〇度以北の海域で、六九トン船はおよそ東経一八〇度以西、およそ南緯五度以北の海域で操業される。一航海に要する日数は平均六日前後である。したがってこの調査においても、多くの制約条件により、五九トン船は四日間と三日間の二回の航海、六九トン船は四日間の航海であり、この間に乗船調査が行なわれた。

そして、静岡県を中心にした近海かつお一本釣漁業の概要について触れている。それによると、一船当たりの乗組員数は一七・九人で、乗組員の平均年齢四二・一歳で、四〇歳以上の就業者が六三%を占めている。

次に近海かつお一本釣漁船の概要が述べられている。五九トン、六九トン船の構造が図示され、船員の居住ベースは、三ヶ所に分散し、他に厨房・食堂がある。食堂は、食堂の機能というより、乗組員の団らんの場所としての機能を果している。また、船内の漁撈設備、漁具にも言及している。

それから、調査期間と操業実績に関して、乗船中の漁船動静と出漁海域、および操業状況と漁獲量が詳述されている。

最後に、乗組員の構成と作業編成についてである。乗組員は五九トン船一三名、六九トン船一七名である。職位構成をみると、漁撈長と船長が独立した構成を持ち、漁撈長のもとに甲板、機関、無線、司厨の四つのパートがある。他に陸役(オカヤク)という餌買が存在する。また従来から伝統的なカシキ制度も残存していない。両船の乗組員は、学校卒業後、一貫してカツオ漁船に乗組んできたことが判明した。作業編成については、船橋当直、機関当直、無線当直、甲板作業および漁撈作業の具体的な内容が往復航時と操業時に区分して説明されている。この中で、明確な交替制が存在するのは、往復航海時の船橋当直と機関当直、操業時の機関当直だ

けである。それも、商船の三組交替のような定まったものはない。

II、船内の生活

それでは、この報告書の中心部分を占める生活時間調査に基づく、船内生活の様態を略述したい。この調査の意義を同報告書は次のように述べている。「これは、人間が生活するなかで発生する事象を時系列上に投影してとらえようとするものである。それぞれの事象を勤務時間、睡眠時間、食事・身仕度時間、自由時間等のカテゴリでまとめてみれば、生活の全体像を把握することができる。また、生活行動に注目すれば、勤務時間が長くなれば、自由時間の過し方に自由度が少なくなるなど、労働負担に関しての情報も得られる。さらに、勤務時間と勤務時間以外の時間と対比させれば、労働と休養と⁽²⁾ 対関係によって労働力の再生産過程をみることもできる。」としている。

具体的な調査方法として、二つの方法がある。その一つは二四時間連続して時間目盛をつけた用紙に記入する方法である。他の一つはランダムに選んだ時刻に、「なに」をしてい⁽¹⁾ たかを記入するサンプリング法である。この調査では、記入の正確性、容易性を考慮して前者の方法をとり、生活事象の分類を縦軸に、横軸には一〇分刻みの目盛を入れ、該当する時間等を線分で記入するのである。その生活事象(生活時

表1 生活時間の分類

項 目			内 容 説 明
作業時間	当 直	直	往・復航中の船橋、機関、無線の当直 操業中の船橋、機関、無線の当直
	見 張	り	魚群発見のための見張作業
	釣	り	釣り作業
	餌 投 げ ・ 運 び		船・鯤の餌投げ作業、活魚艙から小出餌料タンク等への運搬
	漁 獲 物 処 理		漁獲物の処理、積付け作業
	そ の 他		事務的な作業、司厨作業、餌積込み作業、水揚げ作業など
生理的時間	睡	眠	ねてから起きるまで
	食	事	朝食、昼食、夕食、夜食
	身 仕 度		着替、洗面、用便、洗濯など
自由時間	雑談、飲酒、テレビ		何人かで過ごす自由時間
	休	息	1人でごろ寝、ぼんやり
	読書、ラジオ、趣味		読書、ラジオ、カセットテープを聞く。(1人で過した時間)
	そ の 他		
不 明			

『漁船における作業構造と消費エネルギーに関する調査研究』p. 22 より引用。

間)の分類は、表1のとおりである。作業時間は六項目に細分していたが、実際の調査では、この細分化による分析は不可能であった。生理的時間は三項目、自由時間は四項目に分類して分析している。

こうして得られたデータ(生活時間構成)を、四つの角度から分析している。それらは航海別、船の状態別、グループ別、そして、操業日の作業・睡眠の一連続時間である。その上で、漁撈長、船長、機関長、司厨長の操業日のある一日をとりあげて詳述を試みている。

航海別にみた生活時間は、一航海全体が一日当たり、どのような生活時間構成になっているのかを分析している。それによると、五九トン船は一〇・九時間、六九トン船は九・六時間が作業時間となっている。そして、一日の作業時間の長短は漁撈作業(見張りから漁獲物処理に至る一連の過程)によって決定されることが判明した。生理的時間は、五九トン船で六・四時間、六九トン船で七・七時間で、食事・身仕度時間は一・三時間前後と一定している。睡眠時間は、五九トン船五・一時間、六九トン船六・四時間と全体的に短い。それは、近海漁業の性格を示し、睡眠時間帯に帰港したりしたためで

ある。自由時間は、五九トン船で二・三時間、六九トン船で四・三時間となり、全般的に自分のベッドで読書やラジオ・テレビ（受信可能な場合）に費やす時間が多い。

船の状態別にみた生活時間は、往航、操業、復航という船の状態によって、船内生活が大幅に変化することを検証している。作業時間について見ると、往航日は操業の準備作業のために短時間である。操業日の作業時間は五九トン船が一三・九時間、六九トン船が一・九時間と二倍以上に増加する。復航日も、操業を終えてから、帰路につくので操業日と、それほど変わらない。睡眠時間は、船の状態によって大きく変化するが、往復航日は、睡眠時間帯に船外におり、船内にとった睡眠時間が短かいのである。操業日の睡眠時間は五九トン船六・八時間、六九トン船八・二時間である。自由時間は往航日に、五九トン船六時間、六九トン船七時間と多くなっているのに対して、操業日は五九トン一・七時間、六九トン船二・六時間と約半になる。

グループ別にみた生活時間は、幹部船員（漁撈長、船長、機関長、通信長、司厨長）と一般船員（それ以外）に区分して分析している。この二つのグループに大差はなかった。操業日の作業時間をみても、大きくて〇・九時間程度のちがいであった。

これまでの三つの角度と異なり、操業日の労働と休養、す

なわち、作業時間と睡眠時間に焦点を絞って分析している。一連続作業時間は、五九トン船の最頻値が三〇〇〇三六〇分で平均二三四分、六九トン船の最頻値が二四〇〇三〇〇分で平均一六八分である。一方、一連続睡眠時間は、両船とも最頻値が四八〇分以上で、平均時間は五九トン船三四六分、六九トン船三三一分であった。

最後に、漁撈長、船長、機関長、司厨長の操業日のある一日をとりあげて、時系列にしたがって、細かく生活の態様をみている。

漁撈長は、起床後、手短かに朝食、身仕度を行なった後、昼食、夕食以外の時間は、フライング・ブリッツで魚群探知・船橋当直にわけられる態様が理解できる。船長も、同様であるが、一日の操業を終えると、翌日の操業開始位置まで船を移動させなければならない。このために操業開始前と操業終了後に船橋当直に当たることが多い。機関長は、散発的に睡眠をとり、それ以外は機関当直、見張りに従事している。通信長は、多くの受信作業のスケジュールが決まっております。一回の当直時間は短い、こま切れに発生している。司厨長は、一日三回、六〇〇九〇分の司厨作業に当たり、その合間には甲板に出て漁撈作業を行なっている。

船上における食事は、一日三回で、朝食は五九トン船で四時三十分ごろ、昼食一〇時一〇分ごろ、夕食一六時ごろであ

る。食事時間は非常に短かく、短かい場合七分位で、長い場合で一五分位で終了してしまふ。食事内容は、獲れた魚を用いた料理も多く、司厨員を助けるために、他の乗組員が操業の間を縫って調理する。メニューの中には、静岡県のカツオ漁船特有のガワというのもある。これは、釣ったばかりのカツオの頭をたたき切り、たまねぎのみじん切りを氷水に入れ、みそで味付したものである。

三、コンテナ船の調査研究

この報告書には、コンテナ船の一航海（約二カ月）における生活状況が克明に報告されている。カツオ漁船とは、様々な点で異なるが、前述したカツオ漁船の特色と共通するので取り上げることとする。本稿では、調査方法と、その具体的な生活内容の二点にまとめて略述する。

I、調査方法

このコンテナ船は、パナマ運河を通過し、ニューヨークに向かう三万七千トンの超大型船で、最新鋭設備を持ち、Mゼロ運転により、乗組員も二六名である。この調査の意図は、「約二ヶ月の間、一定のスケジュールを守りつつ、多量な貨物を安全に運ぶために二六名の乗組員が、仕事をし自らの生活を営む、そうした行為のなかには、必ずしも数値的に表現し得ないもので、かつ見過してはならない多くの努力がある。

それを、こうした記述法によって全体として浮きぼりにして、現在、最新鋭と考えられる船での乗組員の生活の実態をできるだけまとめてみる努力を払ったのが、この報告書である。」と冒頭で述べている。

調査方法は、実際の船上における行動・発言を詳細に観察して、その時の会話、表情、印象などを克明に記録していく方法である。特に、船内での情報の流れ、ものごとの決定過程と、決定の乗組員に及ぼす影響について重点的に調査している。そして、会話等の記録は不自然になるのを避けるために、テープレコーダ等の機械は一切用いなかった。観察したことは逐次、自室に戻って、ノートに記録する方法を用いたのである。

この後、具体的な記述に入るのであるが、船内への受け入れ（乗船）時の会話が紹介されている。それは、調査員とコンテナ船との間の乗船時間の確認がいで、一等航海士に調査員が叱られたことである。「船乗りにとって停泊中の時間は貴重です。」「狭い船内のことですから、お互いに気持ち良く過ごせるように心懸けて下さい。」と注意された。この一航士の発言には、貴重な船上生活の一側面垣間みた。

また、調査に際して、船長の発言に注目すべきものがある。「まあ、調査というカタイコトだけでなしに、個人的にはいろいろ話してみて下さい。それに、案外そんなことから

把めるものがあるかもしれんしね。」⁽¹⁰⁾という発言である。このような実態調査を行なう際の原点を言い当てているようだ。

Ⅱ、一航海で見られた生活実態

報告書の第Ⅱ章で、一航海の間、船の内外で発生した出来事（イベント）に対する乗組員の反応（態度、発言、行動）を克明に述べている。それらを略述することから始めよう。

まず、油圧ポンプからの油漏洩は、オカの整備不良のために、船が大きな支障をきたした出来事であった。それらの処理に関する乗組員の活発な動きが理解できる。次に、石油ショックによる燃料補給問題で、給油可能という情報もたらされた際、各バートの対応が手に取るように、如実に記されている。また、ピストンの折損によるピストン抜きでは、一九歳の機関員を始め、機関部の若年層が卒先して行ない、見事なチームワークで作業を進めた様態が述べられている。その他、真黒い風呂を利用せざるを得なかったことなど、一項目に渡って詳述されている。

それから、船内での楽しいイベントについても言及している。夜釣りで、鰹の大量を釣り上げて、食事を賑わわせ、最後には誰も手をつけなくなり、鰹節を作ったりした。次に、ビリヤード大会が三回開かれ、船内は熱気に包まれた。また、乗組員全員が集まって開かれた焼肉パーティなど、様々

なパーティがあった。こうした催し物は、様々な制約があるものの、単調な生活になる傾向の強い船内では良い気分転換の契機になる。そして、健康的、乗組員相互の人間関係にも良い影響を与えたことがうかがえる。

第Ⅲ章では、第Ⅱ章のイベントを通して、問題を指摘し、若干の提言を行なっている。それらは、Mゼロ運転をめぐる弊害、騒音、振動、コントロールルームの位置など作業設備について、作業時間と睡眠時間、体温の変化などの生理的問題、等である。それらの問題は省いて、食事、娯楽・リレーションにも言及しているので、この点を略述することとする。

食事は、乗組員にとって楽しみの一つである。食事はマカナイと称する司厨員が、きめ細かい心配りをして、評判が良かった。一読して容易に納得できた。

娯楽・リレーションは、麻雀、読書が圧倒的に多い。麻雀は、夕食後、職種を越えてメンバーが集まって行なわれていた。読書は専用の図書室が設けられ、硬軟あわせて、広く読まれていた。また、サロンにはビデオ設備もあり、ドキュメント『太平洋戦史』に人気が集中し、船の設えつけの技術テープは使用されなかった。この他に、卓球・ゴルフなども可能なスペースがあると、行なわれた。寄港地での上陸は、交通が不便なために、少なかった。

手紙も、船内生活の楽しみとして、重要な位置を占めている。寄港地に着くと、各乗組員ごとに配られた。手違いで手紙を受け取れなかった人が一人いたが、それを埋めるべく電話をしていた。帰港毎に、家族に手紙の誤字を指摘されるために、辞書を持ち込んでいる乗組員や、手紙のやりとりをスムーズにするために、差し出し順序を示す番号を記す家族と乗組員がいた。このように手紙が最大の楽しみであるとともに、重要なコミュニケーションの手段でもあることが窺えた。陸上生活に比べ、娯楽、リクレーションも、それほど豊かでないと言える。

この章の最後に、人間関係という項目がある。ここでは、その具体例（まさにドロドロとした人間関係）が示されている。そして、他船に何回か乗り合わせている調査者が、船内の雰囲気が良いと判断した理由を述べ、その根拠を具体的な会話を通して提示している。船内生活には、こと細かな心配りが必要で、「協力」という言葉が大変な重みを持つ。また、こうした言葉にするほど軽々しいものでなく、非常な難しさが訴えられている。

四、これからの調査研究に

向けて若干の検討

今回は、海上労働科学研究所の二つの調査報告を略述した

訳だが、これらの報告書から非常に多くの貴重な示唆を受けた。冒頭でも述べたが、究極的な命題は、カツオ一本釣漁師（拡大すれば、遠洋漁業従事者）とは何如なる人間かということにある。この対象を解明する方法はいろいろあると考える。ここ当面は、カツオ漁師の海上生活構造を総体的に把握することから始めたい。大原則として、このカツオ漁師を単なる漁撈者（仕事をする人）として見るのではなく、一つの限られた船内で仲間とともに生活するヒトとして捉えてゆきたい。コンテナ船の報告書においても、船員労働問題を考える際に、こうした観点で考えていく必要性を説いている。

これを踏まえて、カツオ漁師の生活構造をどのように総体的に捉えて調査してゆくのか、若干の検討を加え、調査研究に一定の指針を与えたい。近海カツオ船の報告書は、生活時間を中心に、コンテナ船の報告書は、生活内容（人間関係）を中心に調査している。結論から言えば、海上生活構造を把握するには、この両法を併用していく必要がある。ここでは、詳細な生活構造論に立ち入る余裕もなく、もちろんその能力もない。しかし海上生活構造とは、一定の空間（船）で、一定の時間（一航海）に行なわれるカツオ漁師の生活行動と生活意識などの生活内容総体を意味する。それで、この二つの調査報告とも、海上生活構造を分析する際に、必要不可欠な方法であると考える。乗船調査を進めるにあたって、近海

漁船の場合、五九〇六九トンの小型船という生活空間で、一航海五〇六日の生活時間内で、また、遠洋漁船の場合、三〇〇トンに及ぶ大型船の生活空間で、一航海三〇〇六〇日の生活時間の内で、時系列に従って生活の様態をとらえ、その様態の具体的内容を究明し、船内で生起する出来事を記述するのが肝要であると考え。つまり、時系列によって分析すること、生活構造に外枠を設定し、それに規定された内味を克明に記述していくのである。その内味については、断片的だが、本稿二・三で示したものである。それで、もう少し、この二つの報告書の調査方法等について検討してみよう。

まず、近海カツオ漁船の調査研究は、研究対象が同一であったことから、有益な内容を備えている。特に生活時間調査については、調査目的等で適合するので、同じ方法で調査を進めてゆきたいと思う。この調査を進める前段階として、呈示されている概要（報告書第一章のB～Eに渡たる記述）も、把握していなければならない。つまり、カツオ一本釣漁業概要、カツオ船構造や漁撈設備、調査中の船舶動静と漁獲量、乗組員の属性、船内での地位・役割等に注意を払わなければならないのである。特に、テーマ設定の経緯からして、乗組員各々について、精緻な理解が必要で、乗組員全員のライフ・ヒストリーの作成を心懸けたい。

操業は日出から日没に限られるが、いつ漁獲作業が行なわ

れるか全く未知であり、この特殊な状況下で、様々な作業が、一日の生活の中でランダムに発生する。これは、まさに漁業の不安定性、不明確性を示しているものであり、様々な条件によって、労働、そして船内生活全体が大きく変化する。つまり、各々の場合による測定・分析が重要であり、現段階では、一般化法則化などできない状態である。とにかく、データの蓄積が、まず大切だと考えられる。

コンテナ船の調査報告は、調査意図を十二分に汲んだすばらしいモノグラフであった。一読して、目のウロコのおちる思いがした。まるで、ノンフィクション小説を読んでいるかのごとく、乗組員の心の流れ、態度、行動がづぶさに記述され、数値では決して言い表すことのできない、ヒトとしての船員の姿を浮き彫りにしていた。まさに、生活実態把握という言葉のふさわしい内容であった。

ただ、この調査は、対象がカツオ船とは異なり、コンテナ船である。貨物輸送に対し、漁撈作業という直接的な生産活動であるから、実態はかなり違ったものになるかもしれない。そして、この報告書にあるような、明解な形で記述するのは、相当困難であらう。

また、この方法にも、いくつかの問題点が含まれている。それは、報告書の中でも触れられている⁽¹¹⁾。まず、記述内容の客観性である。この調査ではテーブルコード等を全く使用せ

ず、細かい言動まで記述されているが、こうした記述は、どの程度、信びよう性、客観性を保持し得るかということである。非常に疑問のあるところが、現状では、我々調査者に十分にこうした認識の上で、乗組員とのラポール（信頼関係）を堅持し、船内のことに熟知し、観察して得たものを充分に吟味することで補うしかない。

この調査方法の性質上、被調査者となる乗組員が記述した発言・行動により、個人的に、悪い影響を受けないかということである。調査データが匿名性を帯びていなければならぬ個人の有利不利なるような事態を回避する必要がある。そのために、調査内容に関して、誰の記述であるかをわからなくする必要がある。この報告書は、内容的にもこの点を心懸け、冒頭で述べている。そして、大幅に執筆を遅らせている。私も、この調査方法を用いる場合、この点に留意して進めてゆきたい。

とにかく、コンテナ船などの船員に関する生活構造を始めとする諸分野の研究は、今回紹介した報告書など、数多く存在する。しかるに、漁船に乗り組む漁師（特にカツオ一本釣漁師）の海上生活構造に関する研究は、管見によると、前述の報告書が初見であった。前述の報告書の目的にも述べられているように、この分野は、現在、「基礎的な資料を斯界に提出することが目的⁽¹⁾」となる段階に置かれている訳で、これら

の資料・データの蓄積が肝要なのである。今後の私の乗船実態調査が、これに関して、少しでも有益なものになれば幸いだと考えている。

五、おわりに

今回、この稿を与えられ、稚拙なる記述、論考をしてきた。それで、私の研究テーマ・対象に関する既存の優れた研究成果を多用させてもらったが、はじめに述べたように、ともあれ、私は実際に乗船し、実態調査を行ないたい。極言すれば、乗船調査なくして、私の研究テーマは論究し得ないのである。本稿は、今後の私の実態調査の覚え書きに位置付けられるものである。

付 記

本稿作成に当たり、近畿大学水産経済学研究室の榎彰徳先生に、海上労働科学研究所の服部昭先生をご紹介いただいた。そして、服部先生に、様々な資料を提供していただき、また、貴重な教示を賜った。両先生に深謝するとともに、今後とも、ご指導賜りたく、切に懇願するものである。

註

(1) 山口和雄『日本漁業史』（東大出版会、一九六四年）一二三頁。

(2) 山口和雄、前掲書、一三七頁。

(3) 拙稿『カツオ一本釣漁の将来——日本の村の将来調査報告会・加藤秀俊部会録——』（21世紀フォーラム事務局会報編集部、一九八〇年）同じく、拙稿「カツオ一本釣漁業の現状と諸問題——枕崎における事例研究——」『学習院民俗』No. 2、（学習院大学民俗研究会、一九八二年）。

(4) ここでは、代表的な著書を略記しておく。漁業史としては、前掲の『日本漁業史』や伊豆川浅吉『日本鯉漁業史』上・下（日本常民文化研究所、一九五八年）がある。また、漁撈方法としては、富永盛治朗『鯉——習性と漁法——』（石崎書店、一九五七年）や日本水産学会編『南方カツオ漁業——その資源と技術——』（恒星社厚生閣、一九七五年）がある。

(5) 次章以降で取り上げるのは、海上労働科学研究所『漁船における作業構造と消費エネルギーに関する調査研究』（同上、一九八〇年）と同じく、海上労働科学研究所『新鋭高速専用船における生活と集団機能との関連について』（同上、一九七五年）である。以後、前者を近海カツオ調査報告書、後者をコンテナ船調査報告書と略す。

(6) 前掲、近海カツオ船調査報告書、一頁。

(7) 前掲、近海カツオ船調査報告書、二一頁。

(8) 前掲、コンテナ船調査報告書、前書き。

(9) 前掲、コンテナ船調査報告書、二頁。

(10) 前掲、コンテナ船調査報告書、三頁。

(11) 前掲、コンテナ船調査報告書、六〇頁。

(12) 前掲、近海カツオ船調査報告書、一頁。

（大学院博士前期課程）